

التجارة عبر الفرات في بلاد الرافدين

الاستاذ المساعد الدكتور
شيبان ثابت مصطفى الراوي
جامعة الانبار / كلية الاداب

The Trade across the Euphrates in Mesopotamia

Abstract

On the banks of Euphrates and since the historical centuries , the ancient cities just like Ur, Warka, Eridu, Lagash, and Umma originated , and the area filled with a huge network of natural and artificial waterways to connect these cities with the main river Euphrates and then to the Arab Gulf, a Delmun , and since the third millennium B.C. , the trade exchange was with Delmun, Meggan, and Mulukha's ships carry with the agricultural and animals goods and products from Mesopotamia and .come back with metals , woods, and precious stones
The Semites also apply the same rules and expansion of business to north .of Euphrates with Levant , Asia, and Mediterranean
The Euphrates filled with different shapes and tonnage ships , the rules organized the ship's fees and originated monitoring stations and collect . the tax, each ship with its tonnage
State's ships were exempt from taxation and these stations were .organizing the passage of ships and protecting all these ships

لقد أوجز هيرودتس عندما قال " مصر هبة النيل " ولكن هل نستطيع ان نقول بأن بلاد وادي الرافدين هي هبة دجلة والفرات ، لاشك أن التشابه بين حضارات هذه الأنهر الثلاث كان تاماً ، وبها بدأ التاريخ .^١

ورد اسم الفرات في الكتابات السومرية بلفظ بورانن (Buranun) يرادفه باللغة الاكدية البابلية بلفظ بوراتي أو بوراتم (purati) و (puratum)^٢، وقيل في معنى الاسم الفرع أو الرافد أو الماء العذب ومنه الصيغة العربية فرات التي تشير إلى المعنى الأخير ، وهو ما أورده اللغويون لاسم الفرات وأضافوا إليه بأنه أشد الماء عذوبة .^٣

يبلغ طول نهر الفرات ١٧٨٠ ميل ويستمد مياهه من جبال آارات ويتخذ الفرات مساراً متعرجاً عبر الأراضي التركية ، ويدخل الأراضي السورية مروراً بطرابلس متخذاً مساراً متعرجاً جنوبياً شرقياً، ناحتاً مجراه في ارض كلسية حتى مدينة هيت على الفرات حيث يبدأ السهل الرسوبي ، ويكون الفرات اقرب مايكون إلى نهر دجلة مقابل مدينة بغداد .^٤ ويتميز الفرات من منبعه حتى مدينة هيت إضافة إلى الأرض الكلسية التي يجري فيها، بعمق مجراه في تلك المناطق كذلك يتميز

بسرعة جريانه كما تحده الصخور من جانبيه وكانت هذه الميزة سبباً في عدم تغيير مجراه عبر آلاف السنين .

بينما الجزء الثاني من مجرى الفرات يبدأ من مدينة هيت جنوباً حتى المصب حيث الأرض المفتوحة، مكوناً سهلاً رسوبياً فسيحاً عندها يبدأ النهر ببطئ جريانه بسبب قلة انحدار الأرض مكوناً أنهرأ فرعية جديدة ومسبباً رفع قاع النهر، ومغيراً مجراه أثناء الفيضان، لذلك نجد كثيراً من المدن القديمة في القسم الجنوبي، قد هجرت بسبب تغيير الفرات لمجراه .

أما فيضان الفرات فينتهي عند بداية حزيران حيث يبلغ الحر على أشده، والسقاية تصبح لذلك ضرورية، ولا تتم الزراعة بدونها. فقد قام إنسان وادي الرافدين ومنذ عهود مبكرة جداً في شق القنوات والأنهر الفرعية وإقامة السدود، ليؤمن السقاية والري ويكبح جماح النهر أثناء الفيضان، ومن جملة القنوات التي عملها الإنسان القديم القناة التي تصل بين سنغاراتيم او سغاراتم (sagaratum) (sagaratum) الى الشمال من قرية الصوار بمسافة ١٧ كم داخل الأرض السورية، وبين مدينة ماري (تل الحريري) على الحدود السورية العراقية اليوم وتنتهي هذه القناة عند مدينة ترقا (Terqa) (تل العشارة) أسفل مصب الخابور بالفرات^٦، وتساعد هذه القناة ايضاً على توفير امكانية الحركة والنقل في حالة ارتفاع النهر أثناء موسم الفيضان .

لقد كانت سفوح الجبال التي تواكب النهرين وعلى الاخص من بيرة جاء داخل الاراضي التركية حتى شمال زاكروس قرب موقع نينوى تشكل طريقاً تجارياً مهماً تتصل بمختلف الجهات ارتادها التجار منطلقين من آشور باتجاه كبدوكيا والمراكز التجارية التي اسسوها وبخاصة في كانش (كول تبة قرب قيسارية) وكان المركز التجاري في ظاهر المدينة يعرف بالأكدية بـ (كاروم karum)، وهي كلمة تعني اصلاً الجسر او رصيف الميناء^٧. مع ان كانش لا تقع بالقرب من مجرى مائي صالح للملاحة، مما يشير ان هذه التسمية تدل على ان التجارة بلغت نهضتها على ضفاف الطرق المائية .

وعلى ضفاف الفرات ومنذ العصور التاريخية قامت أور والوركاء وأريدو ولكش واوما وماري وامتلات المنطقة بشبكة من المجاري المائية الطبيعية والاصطناعية لتصلها مع النهر الأم الفرات ومن ثم الخليج العربي حيث دلمون والبحرين منذ الالف الثالثة ق.م ولتستلم مخازن المعابد المنتجات المحلية والمستوردة، وكان التبادل التجاري يتم مع سفن دلمون ومكان وملوخوا، تروح بالبضائع والمنتجات الزراعية والحيوانية من بلاد الرافدين وتغزو محملة بالمعادن والاشخاب والاحجار النادرة التي تفتقر اليها بلاد الرافدين وترسو عند موانئها الشهيرة في اور واكد وغيرها^٨. وكانت البضائع تنقل بواسطة السفن، وقد اشارات نصوص سلالة أور الثالثة على مدى ازدياد تجارة الحبوب فقد حدثتنا الوثائق بأن العديد من العمال يقومون بسحب السفن المملأى بالحبوب لأيام عديدة من منطقة الى اخرى، وعادة ما يستخدم العبيد لجر السفن وبخاصة السفن الصاعدة وتعبئتها وتفريغها، وقد ورد في احد النصوص من اور الثالثة ان "عشرين من عمال السحب لسفينة محملة بالطحين من ... الى أور وتفريغها في الميناء"^٩.

وفي نهاية الالف الثالثة قبل الميلاد طلب ابي سين آخر ملوك سلالة اور الثالثة من حاكم ايسن اشبي - ايرا التابعة أن يرسل له حبوباً فأعلمه الأخير انه استطاع ان يجمع اثنان وسبعون الف كور (Gur) من الحبوب الى حوالي اكثر من (٦,٠٠٠ طن) وطلب منه ارسال (٦٠ سفينة) ذات حمولة (١٢٠ كور) لنقلها على دفعتين^{١٠}. وان دل ذلك على شيء فإنما يدل على مدى توسع التبادل التجاري واستغلال نهر الفرات كواسطة للنقل بشكل واسع وكبير جدا . كما يذكر لنا الملك السومري لوكال زاكيزي في حدود ٢٣٧٥ ق.م يقول له " بعد ان وطد الاله أنليل حكم لوكال زاكيزي على بلاد سومر جعل طريقه مستقيماً من البحر الأسفل عن طريق دجلة والفرات حتى البحر العلوي ومن الشرق إلى الغرب ، لو يبق لأنليل أي منافس له " ^{١١}. وسار على الطريق نفسه سرجون الأكدي والأمير السومري جوديا في نقل الأخشاب^{١٢}، والحجارة والذهب والفضة بطريق النهر من جبال لبنان وشمال سوريا ومن مناطق الخليج العربي .

ومكنت شبكة القنوات التي فتحت في الفترة السومرية الى تنشيط واتساع التجارة بين دويلات المدن المختلفة وتسهيل الاتصال بواسطة النهر حيث نجد ان الملك شولكي من سلالة أور الثالثة يفتخر ببنائه القلاع ومركز الحماية على ضفاف الفرات^{١٣}، من اجل توفير الأمن لمستخدمي الطرق النهرية ،والذي كان حافزاً للتوسع السياسي من قبل الدويلات الأكثر ثراء وقوة ،فكانت التجارة عاملاً في خلق الإدارات الموحدة والأنظمة السياسية الواسعة .

وسار الجزيريون بعد السومريين على نفس الخطى وبقيت الطرق الشمالية الغربية تعمل الى جانب الخليج العربي حتى انتهت شهرة الطريق الجنوبية الشرقية مع أفول مدن سومر وازدياد هجرة الاقوام الجزرية وظهور هجرات جديدة في منطقة الشرق الأدنى القديم من الاقوام الهندية - الاوربية فيما بعد واصبح لماري على الفرات في بداية العهد البابلي القديم بعد اتساعها سياسياً حتى اصبحت مركزاً لمملكة واسعة ضمت منطقة حلب ،نقطة الوصل في التجارة التي تربط شمال سوريا واسيا الصغرى مع حوض البحر المتوسط وبلاد وادي الرافدين ، عن طريق الفرات وكانت ماري من المراكز المهمة في صناعة السفن التجارية وهناك عدة رسائل يستلم فيها نائب الملك الاشوري يسمح ادد من والده شمش ادد ١٧٥٠ ق.م الاوامر لبناء القوارب وقد اشير في احدى هذه الرسائل الى ستين قارباً منها ثلاثين قارباً كبيراً والبقية صغيرة الحجم^{١٤}.

لقد كانت للطرق المائية وبخاصة نهر الفرات ملأى بكل انواع السفن الصغيرة والكبيرة بدءاً بحمولة (٥ كور) الى حمولة (١٢٠ كور) وتركت لنا النصوص المسمارية الاكديّة المختلفة بحسب مظهرها واستعمالها ،وما اذا كانت تصعد النهر او تنحدر مع التيار واذا كانت تستخدم للعبور او الانقاذ ،وكانت تعرف السفن ومصادرهما من الشكل العام لبناءها .

وقد صنع ملوك آشور سفنهم من فينقية واحياناً كانوا يأتون بالصناع المهرة من صيدا وصور وسوريا الشمالية للعمل في بناء السفن النهرية والبحرية^{١٥}، وقد جهز بعضها بغرفة دعيت (بيت السفينة)^{١٦}، وصممت لتلائم حمولتها الطرق المائية الملائمة، كما صنعت الأكلاك وهي تسمية أكديّة الأصل (kalakum)^{١٧} وكذلك القفة (Quppu) بالأكديّة ،وغيرها استخدمت في صناعتها انواع من الاخشاب والقصب وكذلك الجلود واستخدم القار في تسييعها من الخارج . وحددت نصوص ماري موقع ترسانة بحرية في مدينة توتول على البالخ شمال الرقة Tuttul, Sur, Balih لبناء السفن ذات حمولة واحد ونصف طن فقط نظراً لضيق نهر البالخ^{١٨}.

واهتم حمورابي في قانونه وبخاصة في المادتين ٢٧٦، ٢٧٥ بتحديد اجور السفن اليومي والتي تختلف بحسب سير السفينة مع التيار أو ضده فذكرت الأجر اليومي بثلاث حبات من الفضة للسفن النازلة وحبتين ونصف للصاعدة وإن وارد السفينة يشكل وحدة متكاملة صعوداً أو هبوطاً، إلا أن السفينة بسيرها مع التيار تسير بسرعة اكبر وربما في الأغلب تكن محملة خاصة إذا كان طريقها من شمال وادي الرافدين نحو الجنوب وإن المادة (٢٧٧) حددت أجر السفينة ذات حمولة (٦٠ كور) بسدس شيقل من الفضة يومياً^{١٩}، كما اهتم قانون حمورابي ايضاً بالغرامات المفروضة في حال اصطدام سفينتين وجعل السفينة الصاعدة هي المسؤولة كما اشترط المهارة والمران فيمن يقود سفينته ذات حمولة (٦٠ كور) غير مزودة بالمجاديف ومرساة ودفة.

وكانت السفن تسير بواسطة المجاذيف وربانها يدعى ملاخو (Malahu)^{٢٠}، وبقي دفع السفن يجري بواسطة سحبها من قبل العمال حتى في عهود متأخرة وبخاصة السفن الصاعدة، وإذا ما توقف العمال تعطلت السفن، كما ان عملية سحب السفن كانت من الاعمال الشاقة وبخاصة في فصل الشتاء وقد ذكر نص لموظف من ماري جاء فيه " لقد ابهرت السفن ولكن اوقفتها جميعاً في توتول فمذ اليوم الذي جاءت فيه السفن الى هناك انفتحت السماء وبقيت تمطر باستمرار"^{٢١}. وكانت السفن تجوب الفرات من شماله في اعالي سوريا حتى جنوبه وهي تنقل الأشخاص والبضائع بصورة أبطأ من الطرق البرية، فالذين على عجلة من امرهم يتخذون من الطرق البرية سبيلاً لهم، إلا في حالة تعذر السفر حيث يصبح اللجوء الى ظهر السفينة ضرورياً، أما سنحاريب فقد نقل جيوشه بمخض إرادته عن طريق السفن لكنه فضل السير براً " لقد أرسلت جنودي الشجعان الى المعركة عن طريق السفن بينما انا سرت بالقرب منهم براً"^{٢٢}.

ومن المواد الرئيسة التي تنقل عن طريق الفرات هي الحبوب كما ان النبيذ كان ينقل من منطقة كركميش (جرابلس) ليس الى ماري فقط بل الى بابل ايضاً، والسهم والعسل والماشية وحتى أبراج الحصار والاسود المنقولة في اقفاص من الخشب، وقد لعب الخابور رغم صغر وضيق مجراه دوراً مهماً في الملاحة النهرية كون المنطقة التي يجري فيها من المناطق المهمة التي تشتهر بزراعة الحبوب. كما ان النقل بواسطة الحمير كان شائعاً ويصل تعداد قافلة الحمير الى مائتي حمار^{٢٣}.

وكان المرفأ الذي يعرف بكاروم (karum) تقوم فيه مراسي السفن ويشرف عليه موظفين تابعين للدولة مهمتهم تنظيم العمل فيه كما تتواجد فيه البعثات التجارية^{٢٤}.

ولعب الفرات دوراً مهماً في نقل الجيوش ايضاً، فقد كتب أشمي دكان ملك بلاد آشور الى اخيه يسمح أدد - حاكم ماري ليرسل اليه جيشاً يساعده في قمع التمرد الذي حدث في مقاطعته، كما طلب ارسال سفن محملة بالحبوب والشراب ليظلل العدو، ويلعب دور المباغته بشكل جيد، وعمل الملوك على تنشيط التجارة والتبادل مع كافة الأقاليم، حيث جالت القوافل التجارية من آشور وبابل حتى كبدوكيا في بلاد الأناضول^{٢٥}، وكان لهم في كل مدينة مرفأ ومستودعات، وكانوا يتحملون مخاطر التجارة من سلب ونهب، كما كانوا يعمدون الى التهرب من دفع الرسوم المقررة على البضائع، وكانت هذه الرسوم تشكل مورداً مهماً من موارد الدولة، وأن التهرب منها يؤدي الى مصادرة البضائع، وحجز السفينة التي تحملها وغالباً ما تكون المحطات الخاصة بالحماية التي تبنى على ضفاف الفرات، يتواجد فيها موظفين وجباة يحددون مقدار الرسوم على

السفن التي تمر من امام هذه الحاميات ،وبين أيدينا نص يعود الى فترة العهد البابلي القديم يشير الى اعطاء الأوامر الى موظفي هذه الحاميات ، بالسماح لإحدى السفن بالمرور وتسهيل مهمتها على الرغم من ان الأدلاء من بابل ويمخد (في سوريا قرب حلب) لم يأخذوا الرسالة الخاصة بالمرور معهم ^{٢٦} . كما نجد في رسالة اخرى تشير الى إعطاء الأوامر بمرور إحدى السفن المحملة بالصوف والعائدة لأحد الأشخاص ، دون الحاجة الى توقفها إمام حامية (الكمرك) ^{٢٧} .

كما تتخذ تدابير مقابلة في الموطن الاصلي الذي تعود اليه ملكية السفينة فقد كتب حاكم كركميش الى ملك ماري " ها أنت ترى أن مركز توتول (على الباليخ) قد حجز (٣٠) خروفاً و (٥٠) جرة نبيذ وتم كذلك حجز زوجة صاحب السفينة ... أكتب الى توتول لفك حجزها . وقام الموظفون في مملكتي لدى سماعهم خبر حجز عدد كبير من البضائع المرسله الى ماري واخرى ذاهبة الى توتول " ^{٢٨} .

وبعض المدن كانت تعفى من الرسوم المفروضة على البضائع ومنها البعثات الحكومية ،كما تمنح الاعفاءات للبضائع العائدة للمدن التابعة للدولة ،منها ما كتبه حاكم كركميش الى نائب الملك يسمح أدد في ماري " الى يسمح أدد أن هذه البعثة تمثل بلادي وأرجو أن لا تتقل عليها بالرسوم " ^{٢٩} .

واستمر استخدام الفرات كطريق تجاري في العصور اللاحقة حتى منتصف القرن العشرين تقريباً ، ولكن نتيجة قيام السدود والخزانات على هذا النهر ،قد شل حركة النقل فيه ،والتي لم يعد لها وجود في يومنا هذا ولم تعد بضائع كركميش وحلب تنقل عبر الفرات ،الذي استمر في الاستخدام كطريق سهل في عملية نقل البضائع حتى منتصف القرن الماضي ،واصبحت السفن الصغيرة والقوارب والقفة من التراث في يومنا هذا ، بسبب تدخل الانسان القاسي في تغيير الطبيعة ،الذي أثر ليس فقط على الملاحة في هذا النهر ،وانما على نوعية مياهه التي لم يعد ينطبق عليها معنى اسم الفرات من خلال زيادة نسبة الملوحة والقلوية لمياه هذا النهر نتيجة ما قام به الانسان من انشاء العديد من السدود مما زاد من بطئ جريانه وارتفاع نسبة التلوث في حتى اضحى اسمه لا يدل عليه .

قائمة المصادر

- ١- أبن منظور، لسان العرب، مجلد ٢، بيروت، ١٩٥٥.
- ٢- أوبنهايم، بلاد ما بين النهرين، ترجمة سعدي فيض، بغداد ١٩٨١.
- ٣- احمد كامل، رسائل غير منشورة من العهد البابلي القديم في المتحف العراقي، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب قسم الآثار، ١٩٩٦.
- ٤- جورج رو، العراق القديم، ترجمة حسين علوان، بغداد ١٩٨٤.
- ٥- جين بوترو وآخرون، الشرق الأدنى والحضارات المبكرة، ترجمة عامر سليمان، الموصل ١٩٨٦.
- ٦- ساكر، عظمة بابل، ترجمة عامر سليمان، الموصل، ١٩٧٩.
- ٧- عامر سليمان، القانون في العراق القديم، بغداد، ١٩٨٧.
- ٨- كريم، السومريون، ترجمة فيصل الوائلي، الكويت، ١٩٧٣.
- ٩- طه باقر، مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة، بغداد ١٩٧٣.
- ١٠- انواله احمد محمود، مدخل الى دراسة الحياة الاقتصادية في سلالة اور الثالثة، رسالة دكتوراه غير منشورة، بغداد ١٩٩٤.
- ١١- ياكسون، فراكفورت، ما قبل الفلسفة، ترجمة جبرابراهيم جبرا، بغداد ١٩٦٠.
- 12-Dossin,G,Archives Royales de Mari ,IV,paris,1950.
- 13-Goetze,A,"An old Babylonian Itinerary"JCS,VoL,7,1953.
- 14-Leemans,W.F The Old-Babylonian Merchant,Leiden,1950
- 15-pritchard,J.B The Ancient near East Texts,(USA)1969.
- 16-Salonen,A,Die wasser Fahrzcuge in Babylonien,stor.8/IV 1934
- 17-Salonen,A,"nautica Babylonica"Orientalia 11/1 1942.
- 18-The Assyrian Dictionary,Chigaqo (CAD).

الهوامش

- ^١ - للمزيد من التفاصيل عن اثر البيئة من حضارة مصر وبلاد وادي الرافدين انظر فرانكفورت، ما قبل الفلسفة، ترجمة جبرا ابراهيم جبرا، بغداد ١٩٦٠.
- ^٢ - طه باقر، مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة، ١٩٧٣ ص ٤١. كذلك أنظر -CAD-B,2, P336.
- ^٣ - يراجع ابن منظور، لسان العرب، مجلد ٢، بيروت، ١٩٥٥ ص ٦٥.
- ^٤ - جورج رو، العراق القديم، ترجمة حسين علوان، بغداد، ١٩٨٦ ص ٢٤.
- ^٥ - حول الموقع القديم أنظر Goetze,A,An Old pabylonian Itincrary, JcS,VOI,7, 1953.p.58.
- ^٦ - كذلك انظر op.cit,p.60.
- Leemans,W.F,the old Babylonian Merchant, Leiden,1950.p.27.
- كذلك Dossin,G,ARM IV, Paris, 1951.p.17.
- ^٧ - كذلك انظر CAD.K.P.13 جين بوترو، الشرق الأدنى الحضارات المبكرة، ترجمة عامر سليمان ١٩٨٦، ص ١٨٩.
- ^٨ - كريم، السومريون، ترجمة فيصل الوائلي، ١٩٧٣ ص ٣٩٦ فما بعد.
- ^٩ - نواله احمد، مدخل الى دراسة الحياة الاقتصادية لدولة اور الثالثة، رسالة دكتوراه غير منشورة، ١٩٩٤ ص ٣٠٣.

- ١٠ - كريم، المصدر السابق، ص ٩٣ .
- ١١ - كريم، نفس المصدر ، ٤٦٥ .
- ١٢ - ANET,1969.P.268
- ١٣ - ساكز ،عظمة بابل ،ترجمة عامر سليمان ،الموصل ١٩٧٩ ص ١٩٣ .
- ١٤ - المصدر السابق، ص ٣٣٠ .
- ١٥ - انظر طالب منعم حبيب، سنحاريب سيرته وانجازاته، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب قسم الآثار، ١٩٨٦، مبحث الحملات العسكرية.
- ١٦ - Salonen,A,Die wasser fahrzeuge in Babylonien stor- 8/17.1939.p.11.ff.
- ١٧ - CAD,K,p,64
- ١٨ - Salonen,A, "Nautica Babylonica" Orientatia 11/1 1942 p .73.
- ١٩ - عامر سليمان ،القانون في العراق القديم، بغداد ١٩٨٧ ص ٢٧٢.
- كذلك انظر Driver.G and Miles.J.the Babylonian Laws.vol2.oxford 1955.
- ٢٠ - ساكز، عظمة بابل ،مصدر سابق ص ٣٣١ .
- ٢١ - ساكز ،نفس المصدر السابق .
- ٢٢ - جروج رو ،العراق القديم ،مصدر سابق ، ص ٤٣٠
- ٢٣ - ساكز ،عظمة بابل ، مصدر سابق ص ٢٢٥ .
- ٢٤ - Leemans, W.F Op.Cit p.24 .
- ٢٥ - أوبنهايم ، بلاد ما بين النهرين ٢ ترجمة سعدي فيض ،بغداد ١٩٨١ ص ١٠٣-١١٦ .
- ٢٦ - احمد كامل، رسائل غير منشورة ن العهد البابلي القديم في المتحف العراقي رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب/قسم الآثار، ١٩٩٦ ص ١٢٤ .
- ٢٧ - المصدر السابق ، ص ١٩٢ .
- ٢٨ - ساكز ،المصدر السابق ،ص ٣٣١.
- ٢٩ - Leemans,W.F,Op-Cit,p.750ff.